Deutscher Bundestag
3. Wahlperiode

Drucksache 1830

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
9 — 97105 — 2719/60 II

Bonn, den 9. Mai 1960

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 22. Juli 1959 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Afghanistan über den Luftverkehr

nebst Begründung und Wortlaut des Abkommens in deutscher, persischer und englischer Sprache mit der Bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 218. Sitzung am 6. Mai 1960 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen zu erheben. Er ist der Ansicht, daß das Gesetz seiner Zustimmung bedarf.

Der Stellvertreter des Bundeskanzlers

Ludwig Erhard

Druck: Bundesdruckerei Bonn
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger,
Bad Godesberg, Goethestr. 54, Telefon 35 51

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 22. Juli 1959 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Afghanistan über den Luftverkehr

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem in Bonn am 22. Juli 1959 unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Afghanistan über den Luftverkehr wird zugestimmt. Das Abkommen wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

(2) Der Tag, an dem das Abkommen nach seinem Artikel 16 Abs. 2 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Begründung

I. Allgemeine Bemerkungen

Schwerpunkt des deutschen Luftverkehrs ist der internationale Fluglinienverkehr. Er kann nur betrieben werden, wenn die ausländischen Staaten, die überflogen oder angeflogen werden sollen, dem deutschen Luftverkehr entsprechende Flugrechte gewähren. Nach allgemeinen internationalen Gepflogenheiten werden diese Rechte grundsätzlich in zweiseitigen Luftverkehrsabkommen eingeräumt.

Zweiseitige Luftverkehrsabkommen sind bereits vom Deutschen Reich vor dem zweiten Weltkrieg abgeschlossen worden, sie sind jedoch veraltet und müssen erneuert werden.

Nach Delegationsverhandlungen in Bonn vom 24. bis 28. Juli 1958 wurde das Abkommen am 22. Juli 1959 als 18. deutsches zweiseitiges Luftverkehrsabkommen nach Wiederherstellung der Lufthoheit in Bonn unterzeichnet. Es entspricht inhaltlich den bisher von der Bundesrepublik abgeschlossenen zweiseitigen Luftverkehrsabkommen.

Die beiderseits eingeräumten Verkehrsrechte sind in einem Fluglinienplan festgelegt, der am Tage der Unterzeichnung des Abkommens durch Notenaustausch vereinbart wurde (s. Artikel 2 Abs. 2 des Abkommens). Diese Form der Vereinbarung wurde gewählt, um die Fluglinienrechte jeweils den Verkehrsanforderungen leichter anpassen zu können.

Nach dem Fluglinienplan sind die deutschen Luftverkehrsunternehmen berechtigt, folgende Linien zu betreiben:

Von Punkten in der Bundesrepublik Deutschland über Wien, Belgrad, Istanbul, Damaskus oder Beirut, Bagdad, Teheran nach Kabul oder Kandahar und zurück.

Die afghanischen Unternehmen sind berechtigt, folgende Linien zu betreiben:

Von Punkten im Königreich Afghanistan über Teheran, Bagdad, Damaskus oder Beirut, Istanbul, Belgrad, Wien nach Frankfurt (Main) oder Hamburg und zurück.

Die im Fluglinienplan eingeräumten Fluglinienrechte sind gegeneinander ausgewogen. Jede Vertragspartei hat je eine Transitlinie mit der Maßgabe erhalten, daß ohne besondere Genehmigung auf der Linie Punkte ausgelassen werden können, wenn der Ausgangspunkt der Linie im Hoheitsgebiet der Vertragspartei liegt, die das die Linie betreibende Unternehmen bezeichnet hat.

II. Besondere Bemerkungen zu dem Abkommen

Artikel 2 behandelt den Fluglinienplan und legt die Rechte fest, welche sich die Vertragstaaten zur Durchführung des Fluglinienverkehrs durch die bezeichneten Unternehmen gegenseitig einräumen.

Gewährt werden das Recht des Überflugs (1. Freiheit), das Recht der Landung zu nichtgewerblichen Zwecken (2. Freiheit) und das Recht, Fluggäste, Post und Fracht abzusetzen (3. Freiheit) und aufzunehmen (4. Freiheit), wobei die Beförderung auch von und nach einem dritten Staate vorgenommen werden kann (5. Freiheit).

Alle Rechte werden nur zur Durchführung internationalen Luftverkehrs eingeräumt. Daraus ergibt sich, daß auf Grund des Abkommens Kabotagerechte nicht beansprucht werden können. Sollen diese ausnahmsweise gewährt werden, bedarf es einer besonderen Genehmigung.

Artikel 5 sieht für die Flughafengebühren gegenseitige Inländerbehandlung vor.

Artikel 6 gewährt Abgabenvergünstigungen im Rahmen der beiderseitigen nationalen Rechtsvorschriften.

Artikel 7 gewährleistet, daß die Beförderungsangebote (Nutzlast und Häufigkeit des Verkehrs) der bezeichneten Unternehmen in ein angemessenes Verhältnis zur Verkehrsnachfrage gebracht werden können. Die Bestimmung ist an das am 11. Februar 1946 zwischen Großbritannien und den Vereinigten Staaten von Amerika abgeschlossene Bermuda-Abkommen angelehnt, das insoweit eine Fortbildung der von der ICAO eingeleiteten freiheitlichen Behandlung des Fluglinienverkehrs enthält. Besonders eingehend wird in Absatz 3 das Recht der 5. Freiheit behandelt, das nur unter Beachtung der unter Buchstaben a bis c genannten Gesichtspunkte ausgeübt werden darf. Insgesamt ist die Vorschrift so elastisch gehalten, daß jeder Vertragstaat die Interessen seiner für die Ausübung der vereinbarten Fluglinienrechte bezeichneten Unternehmen gegenüber dem anderen Vertragstaat wirksam vertreten kann.

Artikel 8 Abs. 2 verpflichtet die Luftfahrtbehörden zum Austausch statistischer Unterlagen zwecks Nachprüfung der Beförderungsangebote der bezeichneten Unternehmen. Die Vorschrift ergänzt insoweit Artikel 7.

Artikel 9 enthält die Grundsätze für die Festlegung der auf den festgelegten Linien anzuwendenden Tarife. Diese sollen zwecks Vermeidung eines unerwünschten Konkurrenzkampfes nach Möglichkeit zwischen den beteiligten Unternehmen auf Grund des Tariffestsetzungsverfahrens des Internationalen Luftverkehrsverbandes (IATA) festgesetzt werden und sind den Luftfahrtbehörden zur Genehmigung vorzulegen. Einigen sich die Unternehmen nicht, so versuchen die Luftfahrtbehörden, die Tarife festzulegen. Gelingt dies ebenfalls nicht, so ist die Angelegenheit einem nach Artikel 14 zu bildenden Schiedsgericht zu unterbreiten.

Artikel 12 bis 14 befassen sich mit dem Meinungsaustausch der Luftfahrtbehörden, der Konsultation zwischen den Vertragstaaten und dem Schiedsverfahren. Diese Regelung ist in Luftverkehrsabkommen üblich und zweckmäßig.

III. Geltungsbereich des Abkommens

Das Abkommen gilt im Hinblick auf Artikel 5 des Zwölften Teils des Überleitungsvertrages einstweilen nicht für Berlin. Eine Erstreckung des Abkommens und des Gesetzes auf Berlin muß der zukünftigen politischen Entwicklung vorbehalten bleiben.

IV. Begründung des Gesetzes

Zu Artikel 1

Das Abkommen bedarf nach Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 GG der Zustimmung der für die Bundesgesetzgebung zuständigen Körperschaften in der Form eines Bundesgesetzes, weil es sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

Das Gesetz bedarf der Zustimmung des Bundesrates, weil die obersten Landesverkehrsbehörden für die Festsetzung der Höhe der in Artikel 5 des Abkommens genannten Gebühren zuständig sind (Artikel 84 Abs. 1 GG) und weil die in Artikel 6 vorgesehenen Vergünstigungen auch die Biersteuer berühren (Artikel 105 Abs. 3, Artikel 106 Abs. 2 GG).

Artikel 2 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Abs. 2 GG. Der Zeitpunkt des Inkrafttretens des Abkommens ist ebenfalls im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

*

Die Durchführung des Gesetzes wird den Bund, die Länder und die Gemeinden, abgesehen von den Kosten, die durch eine etwaige Anrufung des Schiedsgerichts entstehen können, nicht mit zusätzlichen Ausgaben belasten.

Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Afghanistan über den Luftverkehr

DIE BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
und
DAS KÖNIGREICH AFGHANISTAN,
die beide Vertragsparteien des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt und der Vereinbarung über den Durchflug im Internationalen Fluglinienverkehr sind, welche am 7. Dezember 1944 in Chikago unterzeichnet wurden und für beide Vertragstaaten verbindlich sind,
haben in dem Wunsche, den Luftverkehr zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus zu regeln,
folgendes vereinbart:

Artikel 1

(1) Im Sinne dieses Abkommens bedeuten, soweit sich aus dessen Wortlaut nichts anderes ergibt,

a) „Luftfahrtbehörde": in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland den Bundesminister für Verkehr, in bezug auf das Königreich Afghanistan die afghanische Luftfahrtbehörde, oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Ausübung der diesen obliegenden Aufgaben ermächtigt ist;

b) „Bezeichnetes Unternehmen": ein Luftverkehrsunternehmen, das ein Vertragstaat dem anderen Vertragstaat nach Artikel 3 schriftlich als ein Unternehmen bezeichnet hat, das den internationalen Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz (2) festgelegten Fluglinien betreiben soll.

(2) Die Begriffe „Hoheitsgebiet", „Fluglinienverkehr", „internationaler Fluglinienverkehr" und „Landung zu nichtgewerblichen Zwecken" haben für die Anwendung dieses Abkommens die in den Artikeln 2 und 96 des Abkommens vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt in der jeweils letztgültigen Fassung festgelegte Bedeutung.

موا فقتنامه حمل و نقل هوائی بین جمهوریت فیدرالی آ لمان و حکومت پادشاهی افغانستان

جمهوریت فیدرالی آ لمان و حکو مت پادشاهی افغانستان که اعضای امضاء کننده کنوانسیون (میثاق) هوائی ملکی بین‌المللی وموافقه نا مهٔ ترانزیتی خد مات بین المللی بوده وطرفین در ۷ د سمبر ۱۹٤٤ در شیکا گو آن را امضاء نموده‌اند شرایط آن بالای شان متنافذ است .

بآرزوی اخذ ترتیبات جهت تنظیم حمل ونقل هوائی بین خا کها ی یکد یگر وماورای آن قرارذیل موا فقه کرده‌اند : —

ماده اول

برای مقصد موافقتنامه حاضره معنی اصطلاحات چنین است مگر آ نکه غیر این صورت در مواد موافقتنامه توضیح یا فته با شد : —

الف : — اصطلاح مقامات آمره هوائی در مورد جمهوریت فیدرالی آلمان بمعنی وزیر حمل ونقل جمهوریت فیدرالی آ لمان ودر مورد حکومت پادشاهی افغانستان به معنی ریاست هوائی ملکی یا به هر دو صورت کدام شخص یا نماینده‌گی ذیصلاح دیگر خوا هد بود که وظایفی را که مقامات مذ کور انجام نموده‌اند ایفا کند .

ب : — اصطلا ح «مؤسسه هوائی معینه» به معنی مؤسسه هوائی خواهد بود که یك کشور متعاهد به کشور متعاهد طرف مقابل کتباً مطابق بماده (۳) موا فقتنامه هذا تعیین نموده باشد و مؤسسه هوائی مذکور خدمات هوا ئی بین‌المللی را به خطوط فضائی مشخصه مطابق بفقرهٔ (۲) ماده (۲) این موافقتنامه بکار بیاندازد .

۲ — اصطلاحات «خا ك» خدمات هوائی «خدمات هوائی بین‌المللی» و «تو قف برای مقاصد غیر ترافیکی» در مورد این موافقتنامه مفهومی را که در ماده (۲) ومادهٔ (۹٦) کنوا نسیون هوائی ملکی بین المللی مورخه ۷ دسمبر ۱۹٤٤ به شمول کلیه تعدیلات آن تذکر یا فته دربر خواهد دا شت .

Air Transport Agreement between the Federal Republic of Germany and the Kingdom of Afghanistan

THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY
and
THE KINGDOM OF AFGHANISTAN,
being Contracting Parties to the Convention on International Civil Aviation and the International Air Services Transit Agreement, both signed at Chicago on the seventh day of December 1944, the terms of which Convention and Agreement are binding on both Contracting States, and
desiring to make arrangements for the regulation of air transport between their respective territories and beyond,
have agreed as follows:

Article 1

(1) For the purpose of the present Agreement, unless otherwise stated in the text;

a) the term "aeronautical authorities" shall mean in the case of the Federal Republic of Germany, the Federal Minister of Transport, in the case of the Kingdom of Afghanistan, the Afghan Air Authority, or in both cases any other person or agency authorized to perform the functions exercised by the said authorities;

b) the term "designated airline" shall mean an airline that one Contracting State has designated in writing to the other Contracting State in accordance with Article 3 of this Agreement as being an airline which is to operate the international air service on the routes specified in accordance with paragraph 2 of Article 2 of this Agreement.

(2) The terms "territory", "air service", "international air service" and "stop for non-traffic purposes", shall, for the purpose of this Agreement, have the meaning laid down in Articles 2 and 96 of the Convention on International Civil Aviation of December 7, 1944 including all its amendments.

Artikel 2

(1) Jeder Vertragstaat gewährt dem anderen Vertragstaat zur Durchführung des internationalen Fluglinienverkehrs durch die bezeichneten Unternehmen auf den nach Absatz (2) festgelegten Linien

das Recht, sein Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen,
das Recht, in seinem Hoheitsgebiet zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen und
das Recht, an den Punkten in seinem Hoheitsgebiet, die in den nach Absatz (2) festgelegten Linien aufgeführt sind, zu landen, um Fluggäste, Post und/oder Fracht gewerblich aufzunehmen und abzusetzen.

(2) Die Linien, auf welchen die bezeichneten Unternehmen der beiden Vertragstaaten den internationalen Fluglinienverkehr zu betreiben berechtigt sind, werden in einem Fluglinienplan festgelegt, der durch Notenwechsel zu vereinbaren ist. Der erste Notenwechsel findet gleichzeitig mit der Unterzeichnung dieses Abkommens statt.

ماده دوم

۱ — هر یك كشور متعاهد بغرض عملیات خدمات هوائی بین المللی كه از طرف كمپنی هوائی معینه به خطوط مشخصه مطا بق به فقره (۲) این ماده پرواز می‌نمایند حقوق را جهت پرواز بر فرازخاك آن بدون پائین شدن وپائین شد ن به مقاصد غیر ترافیکی و پائین شد ن به نقاطیكه در خطوط هوائی مشخصه مطابق به فقره (۲) این ماده نام برده شده به منظور گر فتن و پائین كردن مسافرین وپسته ویا اموال باساس تجارتی اعطاء میكند .

۲ — خطوطیكه بروی آن مؤسسات هوائی معینهٔ دوكشور متعاهد صلاحیت عملیات خدمات هوائی بین‌المللی را حاصل می‌نمایند باید در یك جدول خطوط مشخصه كه توسط تبادلهء یادداشت ها مورد موافقت قرار یا فته با شد مشخص‌گردد ند و اولین تبادلهٔ یادداشت‌ها مقارن و توأم بامضای موافقتنامه حاضره صورت خواهد گر فت .

Article 2

(1) Each Contracting State shall grant to the other Contracting State for the purpose of operating international air services by designated airlines over the routes specified in accordance with paragraph 2 of this Article,

the right to fly across its territory without landing;
the right to land in its territory for non-traffic purposes, and
the right to land in its territory at the points named on the routes specified in accordance with paragraph 2 of this Article, in order to take on or discharge passengers, mail and/or cargo on a commercial basis.

(2) The routes over which the designated airlines of the two Contracting States will be authorized to operate international air services shall be specified in a Route Schedule to be agreed upon in an exchange of notes. The first exchange of notes shall take place simultaneously with the signature of the present Agreement.

Artikel 3

(1) Mit dem Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz (2) festgelegten Linien kann jederzeit begonnen werden, wenn

a) der Vertragstaat, dem die in Artikel 2 Absatz (1) genannten Rechte gewährt sind, ein oder mehrere Unternehmen schriftlich bezeichnet hat, und
b) der Vertragstaat, der diese Rechte gewährt, dem oder den bezeichneten Unternehmen die Genehmigung erteilt hat, den Fluglinienverkehr zu eröffnen.

(2) Der Vertragstaat, der die Rechte gewährt, wird vorbehaltlich der Bestimmungen der Absätze (3) und (4) und vorbehaltlich der Verständigung nach Artikel 9 die Genehmigung zum Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs so bald wie möglich erteilen.

(3) Jeder Vertragstaat kann von einem bezeichneten Unternehmen des anderen Vertragstaates den Nachweis verlangen, daß es in der Lage ist, den Erfordernissen zu entsprechen, die durch die Gesetze und Vorschriften des erstgenannten Staates für die Durchführung des internationalen Luftverkehrs vorgeschrieben sind.

ماده سوم

۱ — خدمات هوائی بین‌المللی به خطوط مشخصه مطابق به فقره (۲) ماده (۲) این موافقتنامه در هر وقت افتتاح شده میتوا ند مشروط برا ینکه : —

الف : — كشور متعاهدیكه باو حقوق مشخصه متذ كرهٔ فقره (۱) ماده (۲) ا عطاء شده یك مؤسسه ویا مؤسسات هوائی را كتباً معین كرده با شد .

ب : — كشور متعاهدیكه این حقوق را اعطاء می كند مؤسسه هوائی یامؤسسات هوائی معینه را صلاحیت خوا هد داد تا خدمات هوائی را افتتاح نماید .

۲ — كشور متعاهدیكه این حقوق را اعطاء می‌كند تا بع به شرایط فقره (۳ و ٤) این ماده ومقید به مفهوم تهیه شدهٔ مادهٔ (۹) این موا فقتنامه به سرعت ممكنه صلا حیت نامه بكار انداختن خدمات هوائی بین المللی را می دهد .

۳ — هریك از كشور متعاهد میتواند از یك موسسه هوائی معینه كشور متعاهد طرف دیگرتقاضا كند تا بوی قناعت بدهد كه مؤسسه هوائی مذكور كفایت انجام مقتضیات قوانین و مقررات موضوعهٔ دولت متعاهد اولی را كه عملیات حمل و نقل فضائی بین المللی را اداره می‌كند دارا می باشد .

Article 3

(1) The international air services on the routes specified in accordance with paragraph 2 of Article 2 of this Agreement, may be inaugurated at any time, provided

a) the Contracting State to whom the rights specified in paragraph 1 of Article 2 are granted, has designated in writing an airline or airlines, and
b) the Contracting State granting these rights has authorized the designated airline or airlines to inaugurate the air services.

(2) The Contracting State granting these rights shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article and subject to the understanding provided for in Article 9 of this Agreement, give as soon as possible the said authorization to operate the international air service.

(3) Each Contracting State may require an airline designated by the other Contracting State to satisfy it that it is qualified to meet the requirements prescribed under the laws and regulations of the first Contracting State governing the operation of international air traffic.

(4) Jeder Vertragstaat kann einem bezeichneten Unternehmen des anderen Vertragstaates die Ausübung der in Artikel 2 gewährten Rechte verweigern, wenn das Unternehmen nicht in der Lage ist, auf Verlangen den Nachweis zu erbringen, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums an dem Unternehmen und seine tatsächliche Kontrolle Staatsangehörigen oder Körperschaften des anderen Vertragstaates oder diesem selbst zustehen.

٤ — هریك دولت متعاهد می‌تواند اجرای حقوق تا مین شدهٔ ماده (۲) این موا فقتنامه را از هریك مؤسسه هوائی دولت متعاهد دیگر سلب نماید در صورتیکه چنین مؤسسهٔ هوائی باثبات رسانده نتواند که ملکیت عمده وکنترول موثر چنین مؤسسهٔ هوائی بدست اتباع یا مؤسسات دولت متعاهد دیگر یا بد ست خود آن است .

(4) Each Contracting State may withhold the exercise of the rights provided for in Article 2 of this Agreement from any airline designated by the other Contracting State if such airline is not able to prove upon request that substantial ownership and effective control of such airline are vested in nationals or corporations of the other Contracting State or in that State itself.

Artikel 4

(1) Jeder Vertragstaat kann die nach Artikel 3 Absatz (2) erteilte Genehmigung widerrufen oder durch Auflagen einschränken, wenn ein bezeichnetes Unternehmen die Gesetze und Vorschriften des die Rechte gewährenden Vertragstaates oder die Bestimmungen dieses Abkommens nicht befolgt oder die daraus sich ergebenden Verpflichtungen nicht erfüllt. Das gleiche gilt, wenn der Nachweis nach Artikel 3 Absatz (4) nicht erbracht wird. Von diesem Recht wird jeder Vertragstaat nur nach einer Konsultation gemäß Artikel 13 Gebrauch machen, es sei denn, daß zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen Gesetze oder Vorschriften eine sofortige Einstellung des Betriebes oder sofortige Auflagen erforderlich sind.

ماده چهارم

۱ — هر یك کشور متعاهد می تواند در صورتیکه یك مؤسسه هوائی معینه با نجام قوانین ومقررات موضوعه کشور متعاهدیکه حقوق را طبق فقره (۲) ماده (۳) اعطاء میکند قادر نشود یا شرایط این موافقتنامه را مراعات ننموده ویا تعهداتیرا که نسبت به آن به عهده دارد تامین نتواند صلاحیت اعطاء شده را فسخ یا محدود نماید .

این هم‌در صورت قابل تحمیل است اگر اثباتیکه نسبت به آن به فقره (٤) ماده (۳) تذکر رفته ارائه شده نتواند .

هر کشور متعاهد این حق را صرف بعد از مشاوره که را جع به آن در ماده (۱۳) تا مین شده ا جراء کند مگر در صورتیکه یك تعویق عاجل عملیات ویا تحمیل شرا یطی لزوم دیده شود تا از تخلفات اضافی قوانین یا مقررات جلو گیری بعمل آید .

Article 4

(1) Each Contracting State may revoke, or limit by the imposition of conditions, the authorization granted in accordance with paragraph 2 of Article 3 in the event of failure by a designated airline to comply with the laws and regulations of the Contracting State granting the rights or to comply with the provisions of this Agreement or to fulfil the obligations arising therefrom. This shall also apply if the proof referred to in paragraph 4 of Article 3 is not furnished. Each Contracting State will exercise this right only after consultation as provided for in Article 13, unless an immediate suspension of operations or imposition of conditions is necessary to avoid further infringements of laws or regulations.

(2) Jeder Vertragstaat hat das Recht, durch schriftliche Mitteilung an den anderen Vertragstaat ein bezeichnetes Unternehmen durch ein anderes zu ersetzen. Das neu bezeichnete Unternehmen genießt die gleichen Rechte und unterliegt den gleichen Verpflichtungen wie das Unternehmen, an dessen Stelle es getreten ist.

۲ — هر یك کشور متعاهد این حق را دارا می‌باشد که در اثر اطلاعیه کتبی به کشور متعاهد مقابل خویش یك مؤسسه هواپیمائی معینه را به یك مؤسسه هوائی دیگر جانشین سازد مؤسسه هوائی معینه جدید دارای عین همان حقوق وتا بع همان مقررات می باشد که مؤسسه هوائی معینه پیشتر به پیروی از آن مکلف بود .

(2) Each Contracting State shall have the right by written communication to the other Contracting State to replace a designated airline by another airline. The newly designated airline shall have the same rights and be subject to the same obligations as the designated airline which it replaces.

Artikel 5

Die Gebühren, die in jedem Vertragstaat für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrteinrichtungen durch die Luftfahrzeuge eines bezeichneten Unternehmens des anderen Vertragstaates erhoben werden, dürfen nicht höher sein als die Gebühren, die für inländische Luftfahrzeuge in ähnlichem internationalen Fluglinienverkehr erhoben werden.

ماده پنجم

محصولا تیکه ذریعه هر یك کشور متعاهد در مورد استعمال میدان های طیاره وسائر تسهیلات طیاره یك مؤسسه هوائی معینه کشور متعاهد دیگر تحمیل می گردد باید از آنچه طیاره های ملی وی درهمچو سرویسهای بین‌المللی میپردازد بلندتر نبا شد .

Article 5

The charges imposed by either Contracting State for the use of airports and other aviation facilities by the aircraft of a designated airline of the other Contracting State shall not be higher than those paid by its national aircraft engaged in similar international air services.

Artikel 6

(1) Jeder Vertragstaat gewährt hinsichtlich der Luftfahrzeuge, die von einem bezeichneten Unternehmen des

ماده ششم

هر یك کشور متعاهد برای طیاره مؤسسه هوائی معینهٔ کشور متعاهد دیگر که به طور خاص در امور

Article 6

(1) Each Contracting State shall grant relief from taxes, duties and other charges for aircraft of a de-

anderen Vertragstaates ausschließlich im internationalen Fluglinienverkehr verwendet werden, die folgenden Abgabenvergünstigungen:

1. Die von einem bezeichneten Unternehmen des einen Vertragstaates verwendeten Luftfahrzeuge, die in das Hoheitsgebiet des anderen Vertragstaates einfliegen und aus ihm wieder ausfliegen oder es durchfliegen, einschließlich der an Bord befindlichen üblichen Ausrüstungsgegenstände und Ersatzteile bleiben frei von Zöllen und sonstigen bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben.

2. Ersatzteile und Ausrüstungsgegenstände, die
   a) aus den in Nummer 1 genannten Luftfahrzeugen im Hoheitsgebiet des anderen Vertragstaates unter Zollüberwachung ausgebaut oder sonst von Bord gebracht und dort gelagert werden oder
   b) für diese Luftfahrzeuge in das Hoheitsgebiet des anderen Vertragstaates unter Zollüberwachung eingeführt und dort gelagert werden,

   bleiben frei von den in Nummer 1 bezeichneten Zöllen und sonstigen Abgaben, wenn sie unter Zollüberwachung in die genannten Luftfahrzeuge eingebaut oder sonst an Bord genommen werden oder aus dem Hoheitsgebiet dieses anderen Vertragstaates auf andere Weise wieder ausgeführt werden.

   Die gleiche Abgabenbefreiung wird für solche Ersatzteile und Ausrüstungsgegenstände gewährt, die unter Zollüberwachung aus entsprechenden Lagern anderer Luftfahrtunternehmen entnommen und in die genannten Luftfahrzeuge eingebaut oder sonst an Bord genommen werden.

3. Luftfahrtbetriebsstoffe, die an Bord der in Nummer 1 genannten Luftfahrzeuge in das Hoheitsgebiet des anderen Vertragstaates eingebracht werden, bleiben frei von Zöllen und sonstigen bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben, wenn sie an Bord dieser Luftfahrzeuge verbraucht werden, und zwar auch auf dem Teil der Flüge, der zwischen Orten im Hoheitsgebiet dieses Vertragstaates stattfindet. Das gleiche gilt auch für Luftfahrt-

هوائی بین‌المللی یا بندی دارد قرار ذیل درتادیه تکس‌ها محصولات گمرکی و سائر محصولات مراعات قایل خواهد شد :—

۱ — طیاره ایکه توسط هریك مؤسسه هوائی معینه یك کشور متعاهد بکار میافتد در حین دخول یاعزیمت و یا پرواز بر فراز خاك کشور متعاهد دیگر وهمچنان آلات مربوطه و سامان فالتوی که در طیاره مذکور می‌باشد از محصولات گمرکی وهمچنان دیگر محصولاتیکه در موارد تورید و صدور و یا ترانزیت اموال اخذ می‌گردد معاف شمرده خواهد شد .

سامان فالتو و آلات :—

الف : — که ازطیاره کشیده می شود طوریکه در قلم اول در فوق تذکریافته ویا طور دیگر از طیاره در علاقه کشور متعاهد دیگر تحت نگرانی گمرك کشیده و ذخیره شده باشد . یا

ب : — که برای چنین طیاره در خاك کشور متعاهد دیگر تحت نظارت مقامات گمرکی تورید و ذخیره شده باشد .

از تادیه محصولات گمرکی و سائر محصولات متذکره قلم اول فوق و نیز اگر این ها نصب می‌گردند یا بهطیاره فوق‌الذکر نقل داده می‌شوند تحت نگرانی گمرك بوده و یا بهصورت دیگر دوباره از علاقه کشور متعاهد دیگر صادر می‌گردند معاف میباشند .

همین معافی از چنین محصولات و دیگر مصارف برای سامان فالتو و آلاتیکه از ذخایر لازمه مؤسسات هوائی دیگر اخذ و در هواپیما نصب می شوند و یا اینکه تحت نگرانی مقامات گمرکی به طیاره متذکره برده می شوند رعایت خواهد شد .

۳ — روغنیات و مواد سوختیکه در طیاره می باشد وبه قلم اول‌فوق از آن تذکر رفته است وبه علاقهٔ کشور متعاهد دیگر برده می شود از تأدیه محصول گمرکی و دیگر محصولات که در هنگام تورید و صدور و ترانزیت اموال اخذ می گردد معاف می باشد مشروط بر اینکه به طیاره مصرف شوند واین به آن حصهٔ پرواز که درنقاط داخل علاقهٔ کشور متعاهد صورت می گیرد تطبیق شده می تواند همچنین در حصهٔ مواد سوخت و روغنیات که برای مؤسسهٔ هوائی معینه کشور متعاهد

signated airline of the other Contracting State exclusively engaged in international air service as follows:

1. The aircraft operated by any designated airline of one Contracting State and entering into, departing from or flying across the territory of the other Contracting State, as well as the regular equipment and spare parts on board such aircraft shall be exempt from customs duties and other charges levied on the occasion of importation, exportation or transit of goods.

2. Spare parts and articles of equipment which are
   a) removed from the aircraft referred to in item 1 above or otherwise taken from board and stored within the territory of the other Contracting State under customs supervision, or
   b) imported for such aircraft into, and stored in, the territory oft he other Contracting State under customs supervision,

   shall be exempt from the duties and other charges mentioned in item 1 above, if they either are installed in or otherwise taken aboard the said aircraft under customs supervision, or are otherwise exported again from the territory of the other Contracting State.

   The same exemption from such duties and other charges shall be granted for spare parts and articles of equipment taken from appropriate stores of other airlines and installed in or otherwise taken aboard the said aircraft under customs supervision.

3. Fuel and lubricants on board the aircraft referred to in item 1 above and introduced into the territory of the other Contracting State shall be free of customs duties and other charges levied on the occasion of importation, exportation and transit of goods, if they are used on board the aircraft, and this applies also on that part of any flight which takes place between points in the territory of that Contracting State. This shall likewise apply to fuel and

betriebsstoffe, die zur Versorgung dieser Luftfahrzeuge für Rechnung eines von einem Vertragstaat bezeichneten Unternehmens in das Hoheitsgebiet des anderen Vertragstaates unter Zollüberwachung eingeführt und dort gelagert werden. Für Luftfahrtbetriebsstoffe, die unter Zollüberwachung im Hoheitsgebiet des anderen Vertragstaates an Bord der Flugzeuge eines bezeichneten Unternehmens genommen werden und im internationalen Fluglinienverkehr Verwendung finden, werden weder die genannten Abgaben erhoben noch etwaige besondere Verbrauchsabgaben, mit denen die Luftfahrtbetriebsstoffe in diesem Vertragstaate belastet sind.

4. Die an Bord der in Nummer 1 genannten Luftfahrzeuge eingebrachten Nahrungs- und Genußmittel, die zum Verbrauch durch die Fluggäste und Besatzungsmitglieder bestimmt sind, dürfen im Hoheitsgebiet des anderen Vertragstaates frei von Zöllen und sonstigen bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben zum alsbaldigen Verbrauch an Bord ausgegeben werden, soweit die Luftfahrzeuge bei Zwischenlandungen ständig zollamtlich überwacht werden können.

(2) Soweit für die in Absatz (1) genannten Waren, Zölle und sonstige Abgaben nicht erhoben werden, unterliegen sie nicht den sonst für sie geltenden wirtschaftlichen Ein-, Aus- und Durchfuhrverboten und -beschränkungen.

(3) Werden die in diesem Artikel genannten Waren zu anderen als in diesem Artikel festgelegten Zwecken verwendet, unterliegen sie den nationalen Zoll- und sonstigen Abgabenvorschriften des betreffenden Vertragstaates.

Artikel 7

(1) Den bezeichneten Unternehmen jedes Vertragstaates ist in billiger und gleicher Weise Gelegenheit zu geben, den Betrieb auf jeder der nach Artikel 2 Absatz (2) festgelegten Linien durchzuführen.

(2) Bei dem Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz (2) festgelegten Linien hat ein bezeichnetes Unternehmen eines Vertragstaates auf die Interessen

توريد مى‌شود و در علاقه كشور متعاهد ديگر تحت نظارت گمركى به منظور تهيه براى طياره مربوطه ذخيره مى گردد معاف مى باشد مواد سوخت و روغنيات برداشته شده ذريعه طياره متعلقه مؤسسه هوائى معينه كه تحت نظارت مقامات گمركى در خاك كشور متعاهد ديگر برده شده و در طياره خدمات هوائى بين المللى از آن استفاده مى شود تابع مقررات محصول گمركى و سائر محصولات فوق الذكر نبوده و نه تابع محصولات مخصوصهٔ استهلاكيه كه در مورد مواد سوخت و روغنيات در آن كشور متعاهد قابل تطبيق مى باشد خواهد بود.

خوراكه و چيزهائيكه در قلم اول در فوق تذكر يافته و براى مسافرين و عمله مى‌باشد در خاك متعاهد ديگر براى استهلاك فورى در طياره از محصولات گمركى و سائر محصولات كه در مورد توريد و صدور و ترانزيت اموال اخذ مى گردد معاف مى باشد به شرطيكه اين نوع طياره در فرود آمدن هاى در ميانى تحت نظارت دائمى مقامات گمركى واقع شده باشد.

۲ — تا جائيكه كدام محصول گمركى يا سائر محصولاتيكه بالاى اموال فقره متذكره فوق تحميل نميشود اين چنين اموال تابع كدام امتناع اقتصادى وجلوگيرى از توريد و صدور و ترانزيت كه به صورت ديگر قابل تحميل است نمى باشد.

۳ — اگر اموال متذكره اين ماده براى مقاصد ديگر غير ازآنچه درين ماده تعيين شده استعمال شود تابع قوانين ملى محصول گمركى و سائر محصولات كشور متعاهد موبوطه خواهد بود.

ماده هفتم

۱ — بايدشانس صحيح و مساوى براى مؤسسه هاى هوائى معينهٔ هريك از كشور هاى متعاهد ميسر گردد تا بهريك خط مشخصه مطابق فقره (۲) ماده (۲) اين موافقتنامه عمليات نمايد.

۲ — درعمليات خدمات هوائى بين‌المللى در خطوط معينه طبق فقره (۲) ماده (۲) اين موافقتنامه يك مؤسسه هوائى يك كشور متعاهد مفاد مؤسسه هوائى

lubricants which for the account of an airline designated by a Contracting State are imported into and stored in the territory of the other Contracting State under customs supervision for the purpose of supplying such aircraft. Fuel and lubricants taken on by aircraft belonging to a designated airline under customs supervision in the territory of the other Contracting State and used in international air service shall not be subject to the aforementioned duties and other charges, nor to any special consumption charges that may be applicable to fuel and lubricants in that Contracting State.

4. Food and stimulants introduced aboard the aircraft mentioned in item 1 above and intended for consumption by passengers and crew members may be issued in the territory of the other Contracting State for immediate consumption aboard free of customs duties and other charges levied on the occasion of the importation, exportation, and transit of goods, provided such aircraft can be continuously supervised by customs authorities at intermediate landings.

(2) Insofar as no duties or other charges are imposed on goods enumerated in the foregoing paragraph, such goods shall not be subject to any economic prohibition and restriction on importation, exportation and transit that may otherwise be applicable.

(3) If goods mentioned in this Article are used for purposes other than those specified in this Article, they shall be subject to the national legislation on customs duties and charges of the Contracting State concerned.

Article 7

(1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of each Contracting State to operate on any route specified in accordance with paragraph 2 of Article 2 of this Agreement.

(2) In the operation of international air services on the routes specified in accordance with paragraph 2 of Article 2 of this Agreement, a designated airline of a Contracting State

eines bezeichneten Unternehmens des anderen Vertragstaates Rücksicht zu nehmen, damit der ganz oder teilweise auf den gleichen Linien von diesem Unternehmen betriebene Fluglinienverkehr nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

(3) Der internationale Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz (2) festgelegten Linien soll vor allem dazu dienen, ein Beförderungsangebot bereitzustellen, das der voraussehbaren Verkehrsnachfrage nach und von dem Hoheitsgebiet des Vertragstaates entspricht, der das Unternehmen bezeichnet hat. Das Recht dieses Unternehmens, Beförderungen zwischen den nach Artikel 2 Absatz (2) festgelegten, im anderen Vertragstaat gelegenen Punkten einer Linie und Punkten in dritten Staaten auszuführen, ist im Interesse einer geordneten Entwicklung des internationalen Luftverkehrs so auszuüben, daß das Beförderungsangebot angepaßt ist

a) an die Nachfrage nach Verkehrsmöglichkeiten von und nach dem Hoheitsgebiet des Vertragstaates, der das Unternehmen bezeichnet hat,
b) an die in den durchflogenen Gebieten bestehende Verkehrsnachfrage unter Berücksichtigung des örtlichen und regionalen Fluglinienverkehrs,
c) an die Erfordernisse eines wirtschaftlichen Betriebes des Durchgangs-Fluglinienverkehrs.

معینه کشور طرف مقابل را در نظر بگیرد تا اینکه بصورت غیرمناسب خدمات هوائی که مؤسسه هوائی اخیرالذکر به همان خطوط یا حصهٔ آن تهیه می‌کند متأثرنشود .

۳ — خدمات هوائی بین‌المللی بهریکی از خطوط مشخصه مطابق به فقره (۲) ماده (۲) موافقتنامه هذا باید بحیث هدف ابتدائی شرایط ظرفیت مکفی را بمقتضیات ترافیك قابل پیش بینی بخاك و از خاك دولت متعاهد یکه مؤسسهٔ هوائی را تعیین نموده در نظر داشته باشد .

حق این مؤسسه هوائی برای حمل ترافیك فیمابین نقاط یك خط مشخصه که در خاك کشور متعاهد دیگر واقع اند ونقاط در ممالك سومی مطابق فقره (۲) ماده این قرارداد بانترست توسعه منظم حمل ونقل فضائی بین‌المللی طوری تعمیل خواهد شد که ظرفیت آن مربوط به شرایط آتی باشد : —

الف : — ایجابات ترافیکی به خاك کشور متعاهدیکه مؤسسه هوائی را تعیین نموده و از خاك مذکور .

ب : — با احتیاجات موجودهٔ ترافیکی مناطیقیکه از آن خدمات هوائی می‌گذرد با در نظر داشتن خدمات محلی و منطقوی .

ج : — به مقتضیات عملیات اقتصادی خدمات هوائی ذریعه ترافیك .

shall take account of the interests of a designated airline of the other Contracting State so as not to affect unduly the air service which the latter airline provides on the same routes or parts of them.

(3) The international air services on any of the routes specified in accordance with paragraph 2 of Article 2 of this Agreement shall have as their primary objective the provision of capacity adequate to the foreseeable traffic demands to and from the territory of the Contracting State designating the airline. The right of this airline to carry traffic between points of a route specified in accordance with paragraph 2 of Article 2 of this Agreement which are located in the territory of the other Contracting State, and points in third countries shall be exercised, in the interests of an orderly development of international air transport, in such a way that capacity is related to:

a) the traffic demand to and from the territory of the Contracting State designating the airline;
b) the traffic demand existing in the areas through which the air services pass, taking account of local and regional services;
c) the requirements of an economical operation of air service through traffic.

Artikel 8

(1) Die bezeichneten Unternehmen teilen den Luftfahrtbehörden beider Vertragstaaten spätestens einen Monat vor Beginn des Betriebes auf den nach Artikel 2 Absatz (2) festgelegten Linien die Art des Betriebes, die vorgesehenen Flugzeugmuster und die Flugpläne mit. Das gleiche gilt für spätere Änderungen.

(2) Die Luftfahrtbehörde des einen Vertragstaates wird der Luftfahrtbehörde des anderen Vertragstaates auf deren Ersuchen alle regelmäßigen oder sonstigen statistischen Unterlagen der bezeichneten Unternehmen übermitteln, die billigerweise angefordert werden können, um das auf den nach Artikel 2 Absatz (2) festgelegten Linien von einem bezeichneten Unternehmen des erstgenannten Vertragstaates bereitgestellte Beförderungsangebot zu überprüfen. Diese Unterlagen haben alle Angaben zu enthalten, die zur

ماده هشتم

۱ — مؤسسه‌های هوائی معینه باید بمقامات ذیصلاحیت هوائی کشورهای متعاهدین طرفین اقلاً یك ماه قبل از افتتاح خدمات هوائی روی خطوط نوع معینه مطابق به فقره (۲) ماده (۲) این موافقتنامه سرویس انواع طیاراتیکه به کار انداخته می‌شوند و پروگرام پرواز را اطلاع بدهد و این چیز در تغییرات مابعد نیز باید مراعات گردد .

۲ — مقامات ذیصلاحیت هوائی یکی از کشورهای متعاهد باید به مقام ذیصلاحیت هوائی کشور متعاهد دیگر هنگام درخواست‌شان چنین احصائیه‌های معیادی و یا دیگر صورت حسابات احصائیوی مؤسسات هوائی معینه را که مقتضی و مناسب دیده شود جهت تجدید نظر در ظرفیت تأمین شده از طرف هریك مؤسسه هوائی کشور متعاهد اولی بر خطوط هوائی مشخصه مطابق بفقرهٔ (۲) ماده (۲) موافقه‌نامه هذا تهیه کند چنین

Article 8

(1) The designated airlines shall communicate to the aeronautical authorities of both Contracting States not later than one month prior to the inauguration of services on the routes specified in accordance with paragraph 2 of Article 2 of this Agreement the type of service, the types of aircraft to be used and the flight schedules. This shall likewise apply to later changes.

(2) The aeronautical authorities of one Contracting State shall furnish to the aeronautical authorities of the other Contracting State at their request such periodic or other statements of statistics of the designated airlines as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided by any designated airline of the first Contracting State on the routes specified in accordance with paragraph 2 of Article 2 of this Agreement. Such statements shall include all information

Feststellung des Umfangs sowie der Herkunft und Bestimmung des Verkehrs erforderlich sind.

صورت حسابات متضمن کلیه معلومات ضروری جهت تعیین اندازه ترافیك اجراء شده و مبداء و مرجع این ترافیك خواهد بود .

required to determine the amount of traffic carried and the origins and destinations of such traffic.

Artikel 9

(1) Die Tarife, die auf den nach Artikel 2 Absatz (2) festgelegten Linien für Fluggäste und Fracht anzuwenden sind, werden unter Berücksichtigung aller Umstände, wie der Kosten des Betriebes, eines angemessenen Gewinns, der besonderen Gegebenheiten der verschiedenen Linien und der von anderen Unternehmen, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben, angewendeten Tarife festgesetzt. Bei der Festsetzung soll nach den Bestimmungen der folgenden Absätze verfahren werden.

ماده نهم

۱ — اندازه کرایه که از مسافرین و اموال برای راه‌های مشخصه مطابق به فقرهٔ (۲) ماده (۲) موافقتنامه هذا اخذ می‌گردد باید از نگاه همه عوامل مانند مصارف عملیات مفاد مناسب خصوصیات راه‌های مختلف و اندازه کرایه‌ایکه از طرف مؤسسات هوائی دیگر که بروی همین راه یا حصهٔ آن پرواز می‌کنند تعیین گردد . در تعیین چنین نرخها شرایط فقرات ذیل باید مراعات گردد .

Article 9

(1) Rates to be charged for passengers and freight on the routes specified in accordance with paragraph 2 of Article 2 of this Agreement shall be fixed by taking into account all factors, such as cost of operation, reasonable profit, the characteristics of the various routes and the rates charged by any other airlines which operate over the same routes or parts thereof. In fixing such rates, the provisions of the following paragraphs should be observed.

(2) Die Tarife werden, wenn möglich, für jede Linie durch Vereinbarung der beteiligten bezeichneten Unternehmen festgesetzt. Hierbei sollen sich die bezeichneten Unternehmen nach den Beschlüssen richten, die auf Grund des Tariffestsetzungsverfahrens des Internationalen Luftverkehrsverbandes (IATA) angewendet werden können, oder die bezeichneten Unternehmen sollen nach einer Beratung mit den Luftverkehrsunternehmen dritter Staaten, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben, wenn möglich eine unmittelbare Vereinbarung miteinander treffen.

۲ — برای هریك راه نرخ ها در صورت امکان باید به موافقهٔ مؤسسات هوائی مربوطه تعیین گردد جهته این مقصد مؤسسات هوائی معینه باید به‌چنین فیصله‌ها که مطابق لوایح و مقررات کنفرانس ترافیکی اتحادیهٔ نقلیاتی هوائی بین‌المللی (IATA) قابل تحمیل و یا در صورت امکان دربین خود ها بعد از مشوره با مؤسسات هوائی ممالك ثالث که به روی همان خطوط و یا پاره آن عملیات را می‌نمایند مستقیماً موافقه کنند .

(2) The rates shall, if possible, be fixed for each route by agreement between the designated airlines concerned. For this purpose the designated airlines should abide by such decisions as are applicable under the traffic conference procedures of the International Air Transport Association (IATA), or should, if possible, agree directly between themselves after consulting with airlines of third countries which operate over the same routes or parts thereof.

(3) Die auf diese Weise vereinbarten Tarife werden den Luftfahrtbehörden beider Vertragstaaten spätestens einen Monat vor dem in Aussicht genommenen Inkrafttreten der Tarife zur Genehmigung vorgelegt. Dieser Zeitraum kann in besonderen Fällen verkürzt werden, wenn die Luftfahrtbehörden damit einverstanden sind.

۳ — هر نرخیکه بدین ترتیب مورد موافقه قرار گرفته اقلاً یك ماه قبل از تاریخ مجوزهٔ روی کار آمدن آن جهت منظوری مقامات ذیصلاح هوائی هر دو کشور متعاهد تقدیم گردد . این مدت در موارد خصوصی تقلیل یافته می‌تواند به شرط اینکه مقامات آمره هوائی به‌چنین کاری موافقه نمایند .

(3) Any rate so agreed shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of both Contracting States at least one month prior to the proposed date of their introduction. This period may be reduced in special cases if the aeronautical authorities so agree.

(4) Kommt zwischen den bezeichneten Unternehmen eine Vereinbarung nach Absatz (2) nicht zustande oder erklärt sich ein Vertragstaat mit den ihm nach Absatz (3) zur Genehmigung vorgelegten Tarifen nicht einverstanden, so sollen die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragstaaten die Tarife derjenigen Linien und Linienteile, für die eine Vereinbarung nicht zustande gekommen ist, in gegenseitigem Einvernehmen festsetzen.

٤ — در صورتیکه مؤسسات هوائی معینه مطابق به فقرهٔ (۲) فوق‌الذکر به موافقه نرسند و یا اگر یکی از کشورهای متعاهد نیز نرخهای که مطابق به فقره (۳) فوق‌الذکر که جهته منظوری بوی عرضه شده موافقه نکند مقامات هوائی صلاحیتدار هر دو کشور متعاهد باید با هم‌آهنگی مشترکه نرخ ها را برای آن راه هائیکه یا حصهٔ از آن که روی آنها موافقه نشده باشد تعیین کنند .

(4) If no agreement has been reached between the designated airlines in accordance with paragraph 2 above, or if one of the Contracting States does not agree to the rates submitted for its approval in accordance with paragraph 3 above, the aeronautical authorities of the two Contracting States should by common accord fix the rates for those routes or parts thereof on which no agreement was reached.

(5) Kommt zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragstaaten ein Einvernehmen nach Absatz (4) nicht zustande, so findet Artikel 14 Anwendung. Solange der Schiedsspruch nicht ergangen ist, hat der Vertragstaat, der sich mit einem Tarif nicht einverstanden erklärt hat, das Recht, von dem anderen Vertragstaat die Auf-

٥ — اگر کدام هم‌آهنگی که از آن در فقرهٔ (٤) یاد دهانی شده بین مقامات ذیصلاح معینه هوائی کشورهای متعاهدین صورت نگیرد شرایط مادهٔ (١٤) این موافقتنامه تطبیق خواهد شد کشور متعاهدیکه عدم موافقهٔ خود را با نرخها ابراز نماید الی زمانیکه یك مجلس حکمیت

(5) If no accord as envisaged in paragraph 4 above is reached between the aeronautical authorities of the two Contracting States, the provisions of Article 14 of this Agreement shall apply. Until such time as an arbitral award is rendered, the Contracting State which has expressed disagreement with the rates shall be entitled to re-

rechterhaltung der vorher in Kraft befindlichen Tarife zu verlangen.

دایر گردد مستحق خواهد بود که از کشور متعاهد دیگر مرعی‌الاجراء بودن نرخ های سابقه را مطالبه نماید.

quire the other Contracting State to maintain the rates previously in effect.

Artikel 10

Tritt ein von beiden Vertragstaaten angenommenes allgemeines mehrseitiges Luftverkehrs-Übereinkommen in Kraft, so gehen dessen Bestimmungen vor. Erörterungen über die Feststellung, inwieweit ein mehrseitiges Übereinkommen dieses Abkommen aufhebt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel 13 statt.

ماده دهم

اگر یك کنوانسیون (میثاق) عمومی چندین جانبهٔ حمل و نقل هوائی که از طرف کشورهای متعاهد منظور گردیده مرعی‌الاجرا می‌گردد مواد چندین جانبه مذکور نافذ خواهد بود.

هریك مذاکره‌ایکه راجع به‌تعیین اندازه‌ایکه در اثر آن موافقتنامه موجوده فسخ تعدیل و یا بر آن مواد معاهدهٔ چندین جانبه افزود شود باید مطابق به‌ماده (۱۳) موافقتنامه موجوده تعمیل گردد.

Article 10

If a general multilateral air transport convention accepted by both Contracting States enters into force, the provisions of the multilateral convention shall prevail. Any discussion with a view to determining the extent to which the present Agreement is revoked, amended or supplemented by the provisions of the multilateral convention, shall take place in accordance with Article 13 of the present Agreement.

Artikel 11

Jedes bezeichnete Unternehmen eines Vertragstaates darf in den Flughäfen des anderen Vertragstaates und in den Städten des anderen Vertragstaates, in denen es eine eigene Vertretung zu unterhalten beabsichtigt, sein eigenes Personal für seine Geschäfte unterhalten und beschäftigen. Wenn ein bezeichnetes Unternehmen von der Errichtung einer eigenen Organisation in den Flughäfen des anderen Vertragstaates absieht, soll es nach Möglichkeit die in Betracht kommenden Arbeiten durch das Personal der Flughäfen oder eines bezeichneten Unternehmens des anderen Vertragstaates ausführen lassen.

ماده یازدهم

هریك مؤسسه هوائی کشور متعاهد می‌تواند مستخدمین (پرسونل) خویش را استخدام کرده و در امور مربوطه میدان‌های هوائی و در شهرهای کشور متعاهد دیگر که درآنجا بخواهد نماینده‌گی داشته باشد به کار بیاندازد اگر مؤسسهٔ هوائی دفتر خود را در میدان‌های هوائی کشور متعاهد دیگر افتتاح نمی‌کند باید دانست که این چنین کار را تا اندازهٔ ممکنه به ذریعه پرسونل یك میدان هوائی یا یك مؤسسه هوائی معرفی شده کشور متعاهد دیگر انجام می‌دهد.

Article 11

Each airline designated by either Contracting State may maintain and employ its own personnel for its business transactions at airports of the other Contracting State and in the cities of the other Contracting State where it intends to maintain an agency. If a designated airline does not establish its own organization at airports of the other Contracting State, it is understood that it should have such work performed, as far as possible, by the personnel of an airport or of a designated airline of the other Contracting State.

Artikel 12

Zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragstaaten findet nach Bedarf ein Meinungsaustausch statt, um eine enge Zusammenarbeit und eine Verständigung in allen die Anwendung und Auslegung dieses Abkommens berührenden Angelegenheiten herbeizuführen.

ماده دوازدهم

تبادل افکار هنگام ضرورت بین مقامات ذیصلاحیت هوائی دو کشور متعاهد به‌غرض وصول جهت همکاری نزدیك به‌موافقه در کلیه معاملات مربوط به تطبیق و تفسیر این موافقتنامه صورت خواهد گرفت.

Article 12

Exchange of views shall take place as needed between the aeronautical authorities of the two Contracting States in order to achieve close cooperation and agreement in all matters pertaining to the application and interpretation of this Agreement.

Artikel 13

Zur Erörterung von Änderungen dieses Abkommens oder des Fluglinienplans kann ein Vertragstaat jederzeit eine Konsultation beantragen. Das gleiche gilt für die Erörterung der Auslegung und Anwendung des Abkommens, wenn ein Meinungsaustausch nach Artikel 12 nach Ansicht eines Vertragstaates ohne Erfolg geblieben ist. Die Konsultation beginnt binnen sechzig Tagen nach Eingang des Antrags.

ماده سیزدهم

در خواست مشوره به هر زمان از طرف هریك از کشورهای متعاهد به منظور مذاکره در حصه تعدیلات موافقتنامه موجوده یا پروگرام راه‌ها به‌عمل آمده میتواند و اگر یکی از کشورهای متعاهد تلقی نماید که تبادل نظریات به‌داخل چوکات ماده (۱۲) راجع به تطبیق و تفسیر موافقتنامهٔ حاضره فیروزی بار نیاورده است. برای چنین مشوره درخواست کرده می‌تواند چنین مشوره باید در دوران (۶۰) روز بعد از وصول رسید درخواست صورت بگیرد.

Article 13

Consultation may be requested at any time by either Contracting State for the purpose of discussing amendments to the present Agreement or the Route Schedule. The same applies to discussions concerning the interpretation and application of the present Agreement if either Contracting State considers that an exchange of views within the meaning of Article 12 has been without success. Such consultation shall begin within sixty days from the date of receipt of the request.

Artikel 14

(1) Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Anwendung oder Auslegung dieses Abkommens nicht nach Artikel 13 beigelegt werden kann, ist sie auf Antrag eines Vertragstaates einem Schiedsgericht zu unterbreiten.

(2) Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall in der Weise gebildet, daß jeder Vertragstaat ein Mitglied bestellt und diese sich auf den Angehörigen eines dritten Staates als Obmann einigen. Werden die Mitglieder nicht innerhalb von zwei Monaten, der Obmann nicht innerhalb von drei Monaten bestellt, nachdem ein Vertragstaat den Antrag auf Einberufung eines Schiedsgerichts gestellt hat, so kann in Ermangelung einer anderen Vereinbarung jeder Vertragstaat den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation bitten, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen. Für den Fall, daß der Präsident die Staatsangehörigkeit eines der beiden Vertragstaaten besitzt oder aus anderem Grunde verhindert ist, nimmt sein Stellvertreter im Amt die erforderlichen Ernennungen vor.

(3) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit. Die Entscheidungen sind bindend. Jeder Vertragstaat trägt die Kosten seines Mitgliedes. Die übrigen Kosten werden von beiden Vertragstaaten zu gleichen Teilen getragen. Im übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

ماده چهاردهم

۱ — اگر کدام عدم موافقه و اختلاف از تفسیر وتطبیق موافقتنامه موجوده بروز می کند که مطابق بهماده (۱۳) این موافقتنامه حل و فصل شده نمی‌تواند این موضوع به یك محکمه حکمیت در اثر درخواستی هریك از کشورهای متعاهد رجعت داده شود.

۲ — این‌گونه محکمه حکمیت در کلیه دعاوی مربوط باید ازیك یك عضو که از طرف هریك دولت متعاهد تعیین می‌شود تشکیل خواهد شد این دو نفر عضو بعد از آن به انتخاب یك نفر عضو سومی ازیك کشور ثالث بحیث رئیس محکمه موافقه خواهد کرد اگر اعضای متذکره در دوران (۲) ماه و رئیس در (۳) ماه از تاریخ عرضهٔ نوتهٔ یکی ازکشور های متعاهد حاوی درخواستی دایر کردن محکمه حکمیت تعیین نمی‌شوند هریك از کشورهای متعاهد در صورت عدم وصول کدام موافقه رییس شوری سازمان هواپیمائی بین‌المللی را دعوت بدهد تا انتخابات لازمه را به‌عمل آورد. در حالیکه رئیس یکی از اتباع کشورهای متعاهد می‌باشد و یا به‌سبب این وظیفهٔ را اجراء کرده نمی‌تواند معاون مشارلیه انتخابات لازمه را سردست بگیرد.

۳ — تصمیمات محکمه حکمیت باید مقرون به اکثریت آراء باشد و چنین تصمیمات باید متنافذ باشد هریك از کشورهای متعاهدین باید مصارف عضو خویش را بپردازد بقیه مصارف باید به‌صورت مساویانه ذریعه طرفین پرداخته شود.

در کلیه سائر جنبه‌های مربوطه محکمه حکمیت باید طرزالعمل های خود را معین نماید.

Article 14

(1) To the extent to which any disagreement arising out of the interpretation or application of the present Agreement cannot be settled in accordance with Article 13 of this Agreement, it shall be submitted to an arbitral tribunal at the request of either Contracting State.

(2) Such arbitral tribunal shall be composed in each individual case of one member to be designated by each Contracting State; these two members shall then agree upon the choice of a national of a third State as their chairman. If the members have not been designated within two months, and the chairman within three months of the date of delivery by either Contracting State of notice requesting arbitration, either of the Contracting States may, in the absence of any other form of agreement, invite the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointments. Where the President possesses the nationality of one of the two Contracting States or is otherwise prevented from carrying out this function, his deputy in office shall make the necessary appointments.

(3) The arbitral tribunal shall reach its decisions by majority of vote. Such decisions shall be binding. Each of the Contracting States shall bear the expense of its own member. The remaining expenses shall be borne in equal parts by each of the Contracting States. In all other respects, the arbitral tribunal shall determine its own procedure.

Artikel 15

Dieses Abkommen, alle seine Änderungen und jeder Notenwechsel nach Artikel 2 Absatz (2) werden der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zur Registrierung mitgeteilt.

ماده پانزدهم

از موافقتنامه موجوده هرنوع تعدیلات مربوط به آن و هریك نوته‌های متبادلوی باید به قرار فقره (۲) ماده (۲) جهت ثبت به‌مؤسسه هوائی ملکی بین‌المللی خبر داده شود.

Article 15

The present Agreement, any amendment to it and any exchange of notes under paragraph 2 of Article 2 shall be communicated to the International Civil Aviation Organization for registration.

Artikel 16

(1) Dieses Abkommen bedarf der Ratifizierung. Die Ratifikationsurkunden werden so bald wie möglich in Kabul ausgetauscht.

(2) Das Abkommen tritt einen Monat nach Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.

ماده شانزدهم

۱ — حینکه موافقتنامه موجوده به‌تصویب می‌رسد اسناد مصوبهٔ آن باید بسرعت ممکنه در کابل مبادله گردد.

۲ — موافقتنامه موجوده باید بعد از یك‌ماه از تاریخ مبادلهٔ اسناد مصوبه مرعی‌الاجراء قرار داده شود.

Article 16

(1) The present Agreement shall be ratified. The instruments of ratification shall be exchanged as soon as possible at Kabul.

(2) The present Agreement shall enter into force one month after the exchange of the instruments of ratification.

(3) Jeder Vertragstaat kann dieses Abkommen jederzeit kündigen. Das Abkommen tritt ein Jahr nach Eingang der Kündigung bei dem anderen Vertragstaat außer Kraft.

۳ — هریك كشور های متعاهد هر وقت می‌تواند نسبت به‌خاتمه دادن قرارداد هذا اطلاع بدهد این قرارداد یك سال بعد از وصول چنین نوته كه از طرف كشور متعاهد دیگر واصل می‌شود خاتمه می‌یابد.

(3) Each Contracting State may at any time give notice of termination of the present Agreement. This Agreement shall terminate one year after the date of the receipt of such notice by the other Contracting State.

GESCHEHEN zu Bonn am 22. Juli 1959 in zwei Urschriften, jede in deutscher, persischer und englischer Sprache. Bei Meinungsverschiedenheiten über die Anwendung und Auslegung dieses Abkommens ist der englische Wortlaut maßgebend.

این موافقتنامه بتاریخ بیست و دوّم جولائی ۱۹۵۹ مطابق ۲۸ شرطان ۱۳۳۸ در دونسخه های فارسی جرمنی و انگلیسی دربن ترتیب یافته است در صورت اختلاف نظر مربوط بكار بردن و تفسیر مواد قرارداد نسخهٔ انگلیسی آن نافذ خواهد بود.

DONE at Bonn this 22nd day of July 1959 in duplicate in the German, Persian, and English languages. In case of differences of opinion concerning the application and the interpretation of the provisions of this Agreement, the English text shall prevail.

Für die Bundesrepublik Deutschland:

von Merkatz

Für das Königreich Afghanistan:

Gholam Farugk

Gholam Farugk

از طرف حكومت پادشاهی افغانستان

von Merkatz

از طرف جمهوریت فیدرالی آلمان

For the Federal Republic of Germany:

von Merkatz

For the Kingdom of Afghanistan:

Gholam Farugk